



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 141]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 16, 2003/भाद्र 25, 1925

No. 141]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 16, 2003/BHADRA 25, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 सितम्बर, 2003

सं० टीएमपी/89/2002-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा नौभरण सेवाएं प्रदान करने के लिए दरें निर्धारित करने हेतु मुम्बई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2003 के 10 वें दिन पारित)

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने, अपने द्वारा अधिग्रहित नौभरण सेवाएं प्रदान करने के लिए दरें निर्धारित करने हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु प्रस्तुत किए हैं :

- (i) मुम्बई पत्तन में कार्गो यातायात में गिरावट के कारणों के विश्लेषण ने यह उजागर किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रचालन, अनेक एजेन्सियों को सम्मिलित कर, विभिन्न भागों में बांट दिए गए हैं जिससे प्रहस्तन लागत अधिक हो गई है।
- (ii) इस समय, डॉक लेबर बोर्ड के श्रमिकों के उपयोग से गोदी में प्रहस्तित सभी प्रकार के कार्गो / कन्टेनरों के लिए नौभरण सेवा प्रचालन संचालित करने हेतु एमबीपीटी (जहाजी श्रमिकों को लाइसेंस प्रदान करने वाला) विनियमन अधिनियम 1978, के अंतर्गत नौभरण सेवा प्रदान करने वाली कम्पनियों को लाइसेंस प्रदान किया जाता है। डॉक लेबर बोर्ड के श्रमिकों के एमबीपीटी में समावेशन के साथ ही, जहाजी श्रमिकों के लिए दैनिक आधार पर, उनके लिए प्रभार वसूलने के बाद एमबीपीटी के श्रमिक लगाने की आवश्यकता है।
- (iii) जहाजों पर और तट पर कार्गो प्रहस्तन के प्रचालन को व्यवस्थित करने तथा यह सुनिश्चित करने कि श्रमिकों को उनका वैध पारिश्रमिक समय पर मिले और पत्तन श्रमिक बल के प्रबंधन को कार्यक्षम बनाने के लिए, एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 1 नवम्बर 2002 से जहाजी श्रमिकों के प्रचालन को अधिग्रहित करने का निर्णय लिया।
- (iv) नौभरण सेवाओं के लिए दरें निर्धारित करने हेतु जलयानों के एजेन्टों के साथ चर्चा की गई थी और उनसे प्रभारित दरों के विवरण एकत्रित किए गए थे। श्रम, गीयर आदि की वास्तविक लागत पर विचार करते हुए विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए अभिकलिप्त दरों की, जलयान एजेन्टों से एकत्रित प्रचलित दरों से तुलना की गई थी।
- (v) लागत आधारित दरें, नौभरण सेवाओं द्वारा वर्तमान में प्रभारित दरों से अधिक ऊंची पाई गई थीं। जैसा कि नौभरण सेवा प्रचालनों के अधिग्रहण का उद्देश्य कार्गो प्रहस्तन प्रचालन में एकीकरण और उसकी श्रम शक्ति के लाभप्रद उपयोग के द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत को कम करना है, दरें, वर्तमान में वसूल की जा रही दरों से अधिक नहीं हो सकतीं।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, अब तक की नौभरण सेवाओं द्वारा प्रभारित दरों के मध्य बिन्दु या कुछ मामलों में औसत दर पर विचार करते हुए प्रस्तावित नौभरण सेवा दरें अभिकलित की गई हैं। विभिन्न प्रकार के कार्यों के लिए नौभरण सेवा की, जलयान एजेंटों द्वारा प्रस्तुत की गई दरों और प्रस्तावित दरों के आधार दिखाने वाला तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत किया गया है। प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नानुसार हैं :-

- (i) प्रस्तावित दरों में, लाने-ले जाने के प्रभारों को छोड़कर, श्रमिक पर्यवेक्षण के लिए गीयर की आपूर्ति सम्मिलित है।
- (ii) जैसाकि जेएनपीटी में लागू है, जलयान-एजेंटों द्वारा किए गए बंधने और खोलने के कार्य के लिए रु. 30/- प्रति टीईयू की छूट।
- (iii) यदि जलयान एजेंट लदाई / उतराई, भरने और खाली करने संबंधी प्रचालनों में अपने गीयर उपयोग में लाता है तो उसे जिस दर पर पत्तन वैसा ही उपकरण भाड़े पर लेता है, उस दर के बराबर छूट-प्रस्तावित की गई है।
- (iv) अध्यक्ष एमबीपीटी, आवश्यक समझें तो, किसी अन्य वस्तु पर दर सम्मिलित करने के लिए अधिकृत है।
- (v) पत्तन द्वारा प्राप्त किए गए अनुभव के आधार पर एक वर्ष बाद प्रस्तावित दरों की समीक्षा करना।
- (vi) प्रस्तावित परिवर्तन से यातायात में 5% की वृद्धि का पूर्वानुमान है।

2.3. इस प्रस्ताव को एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 8 अक्टूबर 2002 को हुई अपनी बैठक में अपना समर्थन प्रदान कर दिया है।

3.1. प्रस्ताव पर 28 अक्टूबर 2002 को एमबीपीटी परिसर में हुई एक बैठक में चर्चा हुई थी। इस बैठक में एमबीपीटी के अधिकारी और भा.नौ.नि. के प्रतिनिधि भी उपस्थित थे। एम बी पी टी ने निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करते हुए एक लिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है :-

- (i) (क) वर्ष 2001-2002 में 78.36 करोड़ रुपयों के प्रचालन व्ययों (पेंशन, ग्रेज्यूटी और पीएलबी के भुगतान पर होने वाले व्यय के अलावा) के समक्ष रु. 630/- प्रति श्रमिक पाली की लेवी वाली वर्तमान प्रणाली + वास्तविकों पर प्रति वस्तु दर और वेतन पर पर्यवेक्षण प्रभार + 187% लेवी मिलाकर कार्यों प्रहस्तन कार्यकलाप से केवल 59.70 करोड़ रुपये की आय ही अभिकलित होती है।
- (ख) प्रस्तावित दर से, जिसमें गीयर्स की आपूर्ति से होने वाली आय भी शामिल है, इस गतिविधि का वित्तीय घाटा, वर्ष 2001-2002 के बताये गए वित्तीय घाटे 15.70 करोड़ रुपये की तुलना में 6.82 करोड़ रुपये ही रह जाएगा।
- (ii) इसके पिछले प्रस्ताव में कुछ परिवर्तन / शुद्धियां की गई हैं जो संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-
- (क) कन्टेनर पर जलयान पर जहाजी श्रमिक प्रभारों के लेवी का यूनिट प्रति टीईयू आधार से ठीक करके प्रति बॉक्स आधार किया गया है।
- (ख) संशोधित प्रस्ताव में खली के प्रहस्तन के लिए एक विशिष्ट दर शामिल की गई है; खाद्यानों और दालों की लदाई और भराई हेतु श्रमिकों की आपूर्ति के लिए रु. 107/- प्रति मीट्रिक टन की एक अलग दर प्रस्तावित की गई है।
- (ग) गीयर्स की आपूर्ति के लिए आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त प्रस्तावों पर मोलभाव करने के बाद गीयर्स की आपूर्ति के लिए छूट की मात्रा प्रस्तावित की गई है। इसने इन छूटों पर "ऊपरी सीमाओं" के रूप में अनुमोदन मांगा है क्योंकि गीयर- आपूर्तिकर्ताओं से और मोलभाव के बाद भाड़ा-प्रभार और अधिक कम हो सकते हैं।

3.2. भारतीय नौवहन निगम ने भी यह तर्क देते हुए अपना लिखित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है कि नौभरण सेवा दरों में, उत्पादकता, तीसरे पक्ष की देनदारी, क्रेडिट सुविधा आदि पैकेज के तत्वों पर भी, जो इस समय प्राइवेट नौभरण सेवाओं द्वारा प्रदान किए जा रहे हैं, विचार किया जाए। यह वर्तमान पैकेज और विभिन्न मदों के लिए प्रस्तावित नए पैकेज की विस्तृत तुलना प्रस्तुत करने के लिए भी सहमत हो गया है।

4.1. जैसाकि एमबीपीटी ने नौभरण सेवाएं 1 नवम्बर 2002 से आरम्भ करने का प्रस्ताव दिया है, पत्तन के अनुरोध पर प्राधिकरण ने 29 अक्टूबर 2002 को प्रस्तावित जहाजी श्रमिक सेवा दरों को जो 1 नवम्बर 2002 से प्रभावी होगी, 3 माह के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान करते हुए, एक आदेश पारित किया।

4.2. जैसाकि प्रकरण अन्तिम निर्णय के लिए अभी परिपक्व नहीं हुआ था, एमबीपीटी और उपयोगकर्ताओं की ओर से लम्बित कार्रवाई को ध्यान में रखते हुए, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ दर को कई बार विस्तार दिया गया था। हमारे पत्र दिनांक 29 अक्टूबर 2002 द्वारा अनुमोदित तदर्थ दर की वैधता को 31 अगस्त 2003 तक या अन्तिम दरों के निर्धारण तक, इनमें से जो भी पहले हो, अन्तिम रूप से विस्तार दिया गया है।

5. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी के प्रस्ताव को संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए, अग्रेषित किया गया था।

6. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाईयां 8 जनवरी 2003, 24 अप्रैल 2003, 3 जुलाई 2003 और 14 जुलाई 2003 को आयोजित की गई थीं और बीएसएल को 27 जनवरी 2003 को एमबीपीटी अधिकारियों की उपस्थिति में एक व्यक्तिगत सुनवाई अनुमत की गई थी। संयुक्त सुनवाईयों में एमबीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का उद्धरण अंश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

8. उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों / लिखित प्रस्तुतियों के उत्तर में, एमबीपीटी ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। एमबीपीटी द्वारा बनाए गए कुछ बिन्दु संक्षिप्त रूप में नीचे दिए हैं :-

#### मानसा और सीएसएल की टिप्पणियों पर

- (i) किसी भी जलयान एजेन्ट ने, उनके नौभरण सेवा एजेन्टों द्वारा प्रदत्त जहाजी सेवा दरों में सन्निहित सेवाओं के विवरण के सत्यापन के लिए कोई भी दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है।
- (ii) समयोपरि भत्ता अलग से नहीं लगाया जाएगा। जहाज के बोर्ड पर फोर्कलिफ्ट की आपूर्ति, विशेष टाली, बीमा-यदि कोई हो, जैसी अन्य सेवाएं वैल्यू-एडेड सेवाएं हैं और नौभरण सेवा दरों का भाग नहीं हो सकतीं।
- (iii) लादे गए / उतारे गए कुल बाक्सों पर बांधने / खोलने में छूट का लाभ पहुँचाने का निर्णय पहले ही लिया जा चुका है।
- (iv) भरने / खाली करने के लिए निर्धारित दरों में श्रम, पर्यवेक्षण और दस्तावेजीकरण भी सम्मिलित हैं। इससे पहले तक की नौभरण सेवाओं द्वारा भरने / खाली करने के प्रचालन के लिए फोर्कलिफ्ट का प्रावधान एक वैल्यू-एडेड सेवा थी। इसके बावजूद भी, सुचारु प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए, सर्वाधिक स्पर्धी मूल्यों पर फोर्कलिफ्टों की आपूर्ति के लिए उपयोगकर्ताओं को फोर्कलिफ्ट प्रचालकों के नाम सूचित किए गए हैं।
- (v) जहाजों के बोर्ड पर कार्य करवाने के लिए एमबीपीटी को बहुत बड़ा श्रमिक दल रखना होता है। इन श्रमिकों को, जिन्हें विशुद्ध रूप से जलयान एजेन्टों के लाभ के लिए ही रखा जाता है, उनके बेकार या बिना किसी कार्य के रहने पर भी वेतन और पारिश्रमिक तो देने ही होते हैं।
- (vi) बीएसएल, यातायात और डॉक वर्क्स यूनियन और पत्तन के बीच हुए दिनांक 24.7.2000 के समझौता ज्ञापन (एमओएस) की शर्तों के अनुसार पारिश्रमिक और पारिश्रमिक के 187% के रूप में लेवी की वसूली की जाती है। एमओएस का तात्कालिक प्रस्ताव से कोई संबंध नहीं है। एमओएस की धाराओं के अनुसार पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक कर्मचारियों को रखने पर आने वाली लागत इससे पहले की नौभरण सेवाएं वहन करती थीं। पत्तन को कर्मचारियों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों के वेतन / पारिश्रमिक जैसे प्रचालनीय खर्च नौभरण सेवा दरों में से ही उन दरों को बढ़ाए बिना ही, वसूल करने हैं। प्रशासनिक खर्च, कल्याण, चिकित्सा आदि को शामिल नहीं किया गया है। प्रस्तावित दर में केवल मात्र प्रचालनीय व्यय भी नहीं हो सकता है।
- (vii) डॉक्स के दरमान (डीएसआर) के अनुसार भरने / खाली करने के लिए श्रमिक प्रभार और गैंगों को रद्द करने पर गैंग-आइडल प्रभार लगाए जाते हैं। तथापि, जलयानों के बोर्ड पर श्रम के लिए समयोपरि भत्ता जलयान एजेन्टों के बिलों में नहीं डाला जाता है। नौभरण सेवा प्रशुल्क निर्धारण, डीएसआर के अनुसार एजेन्टों द्वारा अन्यथा देय किसी अन्य प्रभार के साथ सम्बद्ध नहीं है। किसी भी मामले में, एजेन्ट्स तत्कालीन नौभरण सेवा के होते हुए भी वही प्रशुल्क अदा कर रहे थे। तथापि समय बीतने के साथ-साथ ये सभी दरें समाहित होकर केवल एक दर में सूत्रबद्ध हो जाएंगी।
- (viii) इसने पुनः कहा है कि नौभरण सेवा प्रचालनों के दौरान पत्तन श्रमिकों की लापरवाही पाई गई होगी वहां क्षतियों से संबंधित दावों के विषय में निर्णय लेने के लिए और उनका निपटान करने के लिए यंत्रणा का विकास किया जा रहा है। बार-बार अनुरोध करने पर भी किसी भी नौभरण सेवा / एजेन्टों ने न तो दावों के निपटान के लिए हस्ताक्षरित कोई अनुबंध / दस्तावेज प्रस्तुत किया और न, किस प्रकार दावे निपटाये जाते थे / उनके बारे में निर्णय लिए जाते थे, यह दर्शाने वाला कोई दस्तावेज ही प्रस्तुत किया।
- (ix) प्रति नग दर योजना को युक्तिसंगत बनाने के लिए विभिन्न उपाय आरम्भ कर दिये गए हैं।
- (x) गैंगों की बुकिंग, यूनियन के साथ अनुबंधित श्रमिकमान के अनुसार की जाती है। दर का निर्धारण प्रति टन आधार पर किया जाता है, फिर चाहे कितने भी श्रमिक लगाए जाएं। सहाय्यतार्थ कोई भी गैंग नहीं रखा जाता है और श्रमिकों की तैनाती कार्यों प्रचालन के लिए अग्रिम आयोजना के आधार पर की जाती है। यदि वास्तविक श्रमिक आवश्यकता पर विचार किया जाता तो प्रचालन की लागत अधिक हो जाती। आइडल गैंग प्रभारों के मुद्दे की जांच पड़ताल की जा रही है, तथापि उसका प्रभाव नगण्य होगा।
- (xi) सीमाशुल्क समयोपरि भत्ता का भुगतान, एक्सपोर्ट जनरल मैनिफैस्ट (ईजीएम) आदि भरना सीमाशुल्क अधिनियम के अन्तर्गत मुख्यतया जलयान एजेन्टों का उत्तरदायित्व है। भू.पू. नौभरण सेवा प्रदाता ये दस्तावेजीकरण कार्य वैल्यू एडेड सेवाओं के रूप में कर रहे थे। इसने नौभरण सेवाएं प्रदान करने के लिए निम्नतर दरें या मध्यवर्ती दरें निर्धारित की हैं और इस प्रकार मानसा द्वारा वर्णित सहायक कार्य पत्तन द्वारा नहीं किए जा सकते।

- (xii) सामान्य सिद्धांत के रूप में, नौभरण सेवाओं में वे गतिविधियाँ निहित हैं जो स्लिंग के तट पर आने तक और निर्यात के मामले में, युक्ति से काम लेते समय और स्लिंग को जलयान की बगल में होल्ड के भीतर लाने तक बोर्ड पर जारी रखा जाता है। इसमें संभवतः जलयान एजेंटों / लाइनों को संबंधित डाटा प्रस्तुत करना भी सम्मिलित है। पत्तन द्वारा नौभरण सेवा के रूप में संचालित किए जाने वाले कार्य मानसा द्वारा इससे पहले आयोजित बैठकों में स्पष्ट किए गए थे। इसलिए उसी नौभरण सेवा में, व्यक्तिगत नौभरण सेवाओं द्वारा प्रदत्त अन्य सभी वैल्यू ऐडेड सेवाओं को सम्मिलित करना ठीक नहीं होगा।
- (xiii) पत्तन कुछ कार्गो की नौभरण सेवाओं की दरों को क्रॉस सब्सीडाइज नहीं कर रहा है। वास्तव में, बीएसएएल ने, पत्तन द्वारा नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण पर स्थगनादेश लाने के लिए मुंबई उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका दाखिल की है, तथापि, वे स्थगनादेश लाने में सफल नहीं हुए।

#### **बीएसएएल की टिप्पणियों पर**

- (i) नौभरण सेवा के अधिग्रहण के बाद से इसके द्वारा अर्जित उत्पादकता सतत रूप से बढ़ती जा रही है। इस स्थिति की पुष्टि करने के लिए, पत्तन द्वारा नौभरण सेवा प्रचालन के अधिग्रहण के बाद उत्पादकता में सुधार दिखाने वाला एक विवरण प्रस्तुत किया गया है। इससे कार्गो प्रचालन की लागत में कुल मिलाकर कमी आई है।
- (ii) जैसा कि बीएसएएल ने कहा है पूल फंड आधिशेष नहीं है।
- (iii) चूंकि बीएसएएल प्रस्तावित दरों से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से प्रभावित नहीं है, अतः उसके विचारों पर ध्यान नहीं दिया जाना चाहिए।

9. बीएसएएल के विचारों पर विचार करने के प्रति एमबीपीटी की आपत्तियों के उत्तर में बीएसएएल ने उल्लेख किया है कि क्योंकि नौभरण सेवा एजेंटों के लाइसेंस एमबीपीटी द्वारा, नौभरण सेवा दरों को नीचे लाने के लिए समाप्त किए गए थे, यदि पत्तन का प्रस्ताव पूर्ववर्ती नौभरण सेवाओं द्वारा प्रभारित दरों से अधिक दरों के लिए है तो, इस विषय में टीएमपी के समक्ष यह विषय रखना उसका अधिकार है। उसने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह विभिन्न मुद्दों पर चर्चा करने के लिए और संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार एक सहमत बिन्दु पर आने के लिए निदेश दें।

10. जैसाकि, इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से कार्रवाई करने और विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। कुछ मुख्य मुद्दे संक्षेप में नीचे दिए जा रहे हैं :-

#### **मुंबई पत्तन न्यास द्वारा सूचना / कार्रवाई**

- (i) प्रोजेक्ट कार्गो, गेहूँ आदि कुछ वस्तुओं पर प्रस्तावित दरों की समीक्षा करना, अनुमत छूटों का विवरण प्रस्तुत करना और फोर्क लिफ्ट की आपूर्ति तथा कन्टेनर यार्ड तक व्यापक सेवाएं प्रदान करने के लिए उपयोगकर्ताओं की मांग की जाँच पड़ताल करना।
- (ii) नौभरण सेवा प्रचालन के इसके द्वारा अधिग्रहण से पहले और उसके बाद उपयोगकर्ताओं को आने वाली लागत का विस्तृत विश्लेषण, इसके साथ ये विवरण संबंधित उपयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणी के लिए परिपत्रित करना।
- (iii) बाद में, एमबीपीटी द्वारा दिनांक 10 जून 2003 और 26 जून 2003 के पत्रों द्वारा प्रस्तुत की गई गणनाओं के आधार पर एमबीपीटी से, मानसा को अलग-अलग वस्तुओं के लिए सेवाएं प्रदान करने हेतु लागत की विस्तृत गणना प्रस्तुत करने का पुनः अनुरोध किया गया था (जैसाकि 30 जून 2003, की हुई संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था)।
- (iv) यह प्रमाणित करना कि प्रस्तुत की गई लागत गणनाएँ, वास्तव में व्यय की गई लागत पर आधारित हैं, न कि सैद्धांतिक लागतों पर आधारित हैं।
- (v) उन मदों के संदर्भ से जिनके लिए प्रस्तावित दरें उच्चतर हैं, प्रस्तावित दरों में कमी की संभावना का पता लगाना और उसके वित्तीय प्रभावों का विवरण भी प्रस्तुत करना।

#### **संबंधित उपयोगकर्ताओं से सूचना / आगामी कार्रवाई**

- (i) मानसा और एमबीपीटी से मिल बैठने और लागत के विवरण का सत्यापन करने का अनुरोध किया गया था और मानसा से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह उपरोक्त पर कोई विशेष टिप्पणी हो तो वह भी प्रस्तुत करे।
- (ii) मानसा को, एमबीपीटी की लागत गणनाओं पर, जो कथित रूप से इसको सत्यापित कर चुका है, उस पर अपना लिखित पक्ष प्रस्तुत करने के लिए सलाह दी गई है।

11.1. संयुक्त सुनवाई में निर्णित विभिन्न बिन्दुओं के संदर्भ से एमबीपीटी ने निम्नलिखित सूचना भेजी है :-

- (i) नौभरण सेवा प्रचालन के अधिग्रहण से पहले और बाद में, उपयोगकर्ताओं को आने वाली लागत का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया जा चुका है। लिखित पक्ष में प्रस्तुत मुख्य बिन्दुओं में से कुछ संक्षेप में नीचे दिए जा रहे हैं :-

(क) सेवा की लागत, नवम्बर 2002 से 31 मार्च 2003 तक की अवधि में नौभरण सेवा प्रदान करने के लिए वास्तव में लगाए गए श्रमिकों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों के आधार पर आकलित की गई है।

- (ख) नौभरण सेवा संबंधी (बाद में) प्रस्तावित दरों में गीयर की आपूर्ति की लागत सम्मिलित नहीं है।
- (ग) नौभरण सेवाएं प्रदान करने की वास्तविक लागत और नौभरण सेवा प्रचालन के अधिग्रहण से पहले जलयान एजेंटों द्वारा वहन की जाने वाली इसकी लागत से प्रस्तावित दरों की तुलना यह दर्शाती है कि पत्तन को, शुष्क बल्क (निर्यात), मिश्रित सामान्य कार्गो (आयात) और प्रहस्तन, कन्टेनरों को भरने / खाली करने संबंधी प्रभारों जैसी कुछ मदों के अलावा अधिकांश कार्गो पर घाटा ही उठाना पड़ता है।
- (घ) मिश्रित सामान्य कार्गो, प्रोजेक्ट कार्गो / मशीनरी (आयात), इस्पात क्वायल (निर्यात), सामान्य कार्गो, प्रचुर मात्रा में खली, शुष्क बल्क और कन्टेनर प्रहस्तन, खाली करने / भरने संबंधी प्रस्तावित दरें, पूर्ववर्ती प्रणाली के अन्तर्गत प्रभारों की तुलना में अधिक हैं।
- (ङ.) एक्स-बीडीएलबी ने वर्ष 2002-2003 में 24.21 करोड़ रुपये का प्रचालनीय घाटा उठाया है। यहां तक कि बोर्ड पर काम करने वाले श्रमिकों, पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक कर्मचारियों के प्रचालनीय वेतनों की भी वसूली नहीं हो पाई थी। मात्र 1.11.2002 से 31.3.2003 तक की अवधि में ही आय से 5.76 करोड़ रुपये अधिक खर्च किए गए हैं।
- (ii) लकड़ी की लुगदी पर नौभरण सेवा दर मिश्रित कार्गो की दर में सम्मिलित है और यह रु. 117/- प्रति टन लगाई जा रही है। तथापि लकड़ी की लुगदी के प्रहस्तन की वास्तविक लागत रु. 72.28 प्रति टन है और वृद्धिकारी अवयव के साथ यह रु. 82.67 प्रति टन आती है। जैसाकि यह एक उच्च उत्पादकता कार्गो है जिसके प्रहस्तन के लिए अपेक्षाकृत कम श्रमशक्ति की आवश्यकता होती है, टीएमपी प्रदान की जाने वाली सेवा की लागत के आधार पर लकड़ी की लुगदी के लिए अलग दर निर्धारित कर सकता है।
- (iii) 14 जुलाई 2003 को हुई संयुक्त सुनवाई में मानसा द्वारा, प्रति नग दर भुगतान वास्तविकता पर विचारित न होने, अभी तक ली गई अधिक प्रोत्साहन राशि की वापसी आदि के बारे में, दिए गए तर्कों के स्पष्टीकरण एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 जुलाई 2003 के द्वारा दे दिए हैं। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य बातें संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-
- (क) जलयान के बोर्ड पर श्रमिकों द्वारा प्रहस्तित कुछ मदों, विशेषकर इस्पात-क्वाइल के लिए प्रति नग दर के भुगतान करने को उपयोगकर्ताओं ने विवादित बना दिया है। चूंकि मामला क्षेत्रीय श्रम आयुक्त की समीक्षा के अन्तर्गत है, 10 टन से अधिक वजन वाले इस्पात क्वाइलों सहित, सभी प्रकार के इस्पात क्वाइलों के लिए लागत लगाने की वर्तमान विधि का ही पालन करना होगा।
- (ख) टीएमपी आदेश सं टीएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 12 जून 2001 के अनुसार रु. 630/- प्रति पाली प्रति श्रमिक की दर और वास्तविकों पर प्रति नग दर 26 जून 2001 से नौभरण सेवाओं से वसूली जाती है। जून 2001 से 31 अक्टूबर 2002 तक की अवधि में जलयान एजेंटों / नौभरण सेवाओं से ली गई प्रति नग दर में से, यदि कुछ शेष रह जाएगा, तो वह संबंधित पक्षों को, प्रति नग दर पर श्रमिक यूनियन में विचाराधीन विवाद के निपटारे के बाद, वापिस कर दिया जाएगा। इस समय कोई वापसी संभव नहीं है।
- जून 2001 से 31 अक्टूबर 2002 तक की अवधि में जलयान एजेंटों / नौभरण सेवाओं से ली गई प्रति नग दर में से, यदि कुछ शेष रह जाएगा, तो वह संबंधित पक्षों को, प्रति नग दर पर श्रमिक यूनियन में विचाराधीन विवाद के निपटारे के बाद, वापिस कर दिया जाएगा। इस समय कोई वापसी संभव नहीं है।
- (iv) सेवा प्रदान करने की लागत से (बेकार श्रमिकों को छोड़कर) जिन मदों की प्रस्तावित दरें अधिक हैं, उन मदों की समीक्षा के आधार पर इसने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित नौभरण सेवा दरों को, इस प्रसंग में प्रासंगिक निम्नलिखित मदों के लिए टीएमपी के अंतरिम आदेश के अनुसार, वर्तमान में ली जा रही दर के अधिकतम 10% तक ही घटाया जाए :-
- (क) प्रोजेक्ट कार्गो / मशीनरी  
(ख) कन्टेनर भरना  
(ग) जलयान क्रेन द्वारा प्रहस्तित कन्टेनर  
(घ) पत्तन क्रेन द्वारा प्रहस्तित कन्टेनर
- मिश्रित सामान्य कार्गो (निर्यात), शुष्क बल्क (निर्यात) और कन्टेनर खाली करने के विषय में पत्तन ने प्राधिकरण से तुलनात्मक विवरणी में प्रस्तावित दरों की बजाय उस लागत पर विचार करने का अनुरोध किया है जिस पर सेवाएं प्रदान की जा रही हैं।
- (v) उपरोक्त बिन्दु (iv) में उल्लिखित मदों के अतिरिक्त, प्रस्तावित दरें सेवाएं प्रदान करने की लागत से कम हैं।
- (vi) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि नौभरण सेवा से उत्पन्न कुल राजस्व वर्ष 2002-2003 में घट गया था, सुझाया गया सुधार यह सुनिश्चित करने के लिए है कि पत्तन का कुल राजस्व चिंताजनक रूप से कम न हो जाए।
- 11.2. इसी समय, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 जुलाई 2003 के द्वारा, मुद्रास्फीति अवयव पर विचार करने के बाद सेवा प्रदान करने की लागत दर्शाई है और अनुरोध किया है कि जब नौभरण सेवाओं के लिए प्रति टन दर निर्धारित की जाए तब मुद्रास्फीति अवयव को भी गिना जाए। मुद्रास्फीति अवयव की भरपाई के लिए 7% वार्षिक के वृद्धि अवयव पर भी विचार किया गया है।

11.3. उपरोक्त परिवर्तन के प्रकाश में, प्रस्तावित दर और सेवाएं प्रदान करने की लागत नीचे दी गई सारणी में दिखाई गई है :-

क्र. सं.	वस्तुएं / मदें / गतिविधि	प्रभार का आधार	टीएमपी द्वारा अनुमोदित अन्तरिम दर		प्रस्तावित दर (गीयर के बिना) (रु. में)	सेवाएं प्रदान करने के लिए लगाई गई लागत (वृद्धि अवयव के बिना) (रु. में)
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	<b>आयात</b>					
1.	इस्पात क्वाइल	प्रति टन	55.00	13.00	42.00	49.42
2.	इस्पात की प्लेटें, पाइप और एंगल्स	प्रति टन	65.00	13.00	52.00	270.75
3.	इस्पात के अन्य उत्पाद	प्रति टन	60.00	13.00	47.00	57.78
4.	थैला बंद कार्गो	प्रति टन	110.00	13.00	97.00	117.92
5.	लकड़ी के लट्ठे	प्रति टन	110.00	13.00	97.00	167.14
6.	मशीनरी / प्रोजेक्ट कार्गो	प्रति टन	160.00	13.00	132.30**	116.63
7.	रोरो प्रचालन के लिए वाहन	प्रति वाहन	35.00	-	35.00	50.77
	लोलो प्रचालन के लिए वाहन	प्रति वाहन	250.00	-	250.00	283.52
8.	मिश्रित सामान्य कार्गो	प्रति टन	130.00	13.00	107.07 #	107.07
9.	शुष्क बल्क	प्रति टन	108.00	22.00	86.00	117.94
10.	लकड़ी की लुगदी	प्रति टन	130.00	13.00	72.28	72.28
	<b>निर्यात</b>					
11.	इस्पात क्वाइल	प्रति टन	65.00	13.00	52.00	55.76
12.	इस्पात की प्लेटें, पाइप और एंगल्स	प्रति टन	85.00	13.00	72.00	106.32
13.	इस्पात के अन्य उत्पाद	प्रति टन	60.00	13.00	47.00	68.00
14.	थैला बंद कार्गो	प्रति टन	90.00	13.00	77.00	116.70
15.	सामान्य कार्गो	प्रति टन	-	-	112.60	112.60
16.	प्रचुर मात्रा में खली	प्रति टन	130.00	10.00	120.00	226.60
17.	शुष्क बल्क	प्रति टन	-	-	77.91	77.91

	<b>कन्टेनर</b>					
18.	भरना	प्रति टीईयू	2800.00	15.00 प्रति बाक्स	2506.50**	2177.21
19.	खाली करना	प्रति टीईयू	1600.00	15.00 प्रति बाक्स	1543.44 #	1543.44
20.	जलयान की क्रेनों का उपयोग करते हुए बोर्ड पर नौभरण सेवा	प्रति बाक्स	700.00	55.00	580.50 **	517.83
21.	पतन ढाँचे की क्रेनों का उपयोग करते हुए बोर्ड पर नौभरण सेवा	प्रति बाक्स	400.00	-	360.00	235.21

नोट :- (i) (\*\*) दर 10% कम कर दी गई है।

(ii) (#) के लिए पतन ने उस दर को अनुमोदन प्रदान करने का सुझाव दिया है जिस पर सेवाएं प्रदान की गई हैं।

12. मानसा ने उल्लेख किया है कि एमबीपीटी के विवरण में वस्तुवार / मदवार वास्तव में प्रहस्तित कार्गो का वर्णन नहीं है। इसने कुछ पिछले बिन्दुओं पर पुनः जोर दिया है। बाद में उसने एमबीपीटी के लागत विवरणों पर विशिष्ट टिप्पणियां की हैं जो संक्षेप में निम्नानुसार हैं :

- (i) एमबीपीटी द्वारा विचारित लागत में प्रति गैंग 16 श्रमिकों के वेतन और पारिश्रमिक को शामिल किया गया है जबकि वास्तव में 13 से 14 श्रमिक प्रति गैंग लगाए जाते हैं जिससे श्रमिक लागत लगभग 15% बढ़ गई है। अतिरिक्त श्रमिकों की लागत, जो नौभरण कार्यों से संबंध न रखने वाली गतिविधियों पर श्रमिकों को लगाने के कारण है, "नौभरण व्यय" के रूप में न समझी जाए।
  - (ii) अस्पताल और केन्टीन व्यय, अन्य व्यय, प्रबंधन व्यय, वित्त और विविध व्यय आदि, जिनके लिए कोई विवरण नहीं दिया गया है, विभिन्न उद्देश्यों के लिए अनुमानों को शामिल करना नौभरण सेवा की लागत को बढ़ाता है।
  - (iii) पत्तन उन अनुमानों पर, जो श्रमिकों को अदा ही नहीं किए जा रहे हैं, विशेषकर, 10 टन से ऊपर के पैकेजों पर बहुत अधिक प्रति नग दर वसूल कर रहा है (रु. 26.83 जो नौभरण सेवा लागत का 60% है)। एक बार यह मुद्दा निपट जाए तब प्रति नग दर का इस मूल तत्व का प्रति नग दर की मद में ली गई धनराशि वापिस करने के निदेश के साथ एमबीपीटी को उल्लेख कर देना चाहिए।
  - (iv) सभी श्रमिकों को आजमाने और उनका उपयोग करने के लिए पत्तन द्वारा आवश्यकता से बड़े गैंग लगाए जाते हैं जिससे श्रम की प्रति टन लागत बढ़ जाती है। भारी मात्रा में चिक पीज के मामले में, उत्पादकता 300 टन से गिरकर 200 टन प्रति गैंग पाली रह गई है जिससे लागत 50% बढ़ गई है।
  - (v) ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित नौभरण सेवा के प्रभार यथासंभव कम किए जाने चाहिए।
13. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-
- (i) एमबीपीटी ने, बोर्ड पर और तट पर कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों को सुप्रवाही बनाने के लिए कार्गो प्रहस्तन में अनेक एजेन्सियों के शामिल होने से बचने के लिए, 1 नवम्बर 2002 से नौभरण सेवाओं का अधिग्रहण कर लिया है जिससे कथित रूप से मुंबई पत्तन में प्रहस्तन लागत अपेक्षाकृत बढ़ गई है। नौभरण सेवा का अधिग्रहण एमबीपीटी के न्यासी मंडल का प्रबंधन निर्णय है और इस प्राधिकरण की उसमें कोई भूमिका नहीं है। इस प्राधिकरण के समक्ष सीमित मुद्दा वे दरें निर्धारित करना है जिन पर पत्तन द्वारा नौभरण सेवा प्रदान की जाती है। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई सांख्यिकीय प्रमुख बातें यह दिखाती हैं कि पत्तन द्वारा नौभरण सेवा के अधिग्रहण के बाद से बेकार समय कम हुआ है और जलयानों का तेजी से वापिस लौटना संभव हुआ है।
  - (ii) सामान्यरूप से, महापत्तनों में प्रशुल्क निर्धारण लागत-अधिक प्रणाली के अधीन होता है, चूंकि लागत आधारित दरें, पूर्ववर्ती नौभरण सेवाओं द्वारा इससे पहले लगाई जा रही दरों से अधिक पाई गई थीं, एमबीपीटी ऐसे परम्परागत लागत-अधिक मॉडल को अपना नहीं चाहता। इसलिए, एमबीपीटी ने प्रदत्त की जाने वाली सेवाओं के लिए दरें प्रस्तावित करने से पहले, 12 नौवहन एजेंटों से एकत्रित सूचनाओं के आधार पर बाजार दरों का विश्लेषण करने का अच्छा प्रयास किया है। एमबीपीटी ने बताया है कि अधिकतर मामलों में प्रस्तावित दरें, उस श्रेणी में न्यूनतम हैं, नौभरण सेवाओं द्वारा, इससे पहले प्रभारित। चूंकि स्वयं एमबीपीटी नौभरण सेवाओं / नौवहन एजेंटों से इस विषय में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं प्राप्त कर पाया, इन विवरणों के सत्यापन की कोई गुंजाइश ही नहीं है। प्राधिकरण के समक्ष इस प्रक्रिया में भी, कोई भी प्रतिभागी उपयोगकर्ता संगठन पिछली बाजार दरों के विषय में एमबीपीटी के दावे का विरोध करने के लिए कोई प्रामाणिक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सका।
  - (iii) चूंकि प्रचालन 1 नवम्बर 2002 से आरम्भ हो गया, इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित दरों को अन्तरिम व्यवस्था के रूप में पहले ही अनुमोदन प्रदान कर दिया। अन्तरिम दरों पर ही एमबीपीटी ने प्रमाणित किया है कि 1 नवम्बर 2002 से 31 मार्च 2003 तक की अवधि में इस सेवा से 5.76 करोड़ रुपयों की राजस्व हानि हुई है। इसने यह भी बताया कि नौभरण सेवा गतिविधि के मामले में तो यह जलयान के बोर्ड पर काम करने वाले श्रमिकों, पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक कर्मचारियों के प्रचालनीय वेतन / पारिश्रमिक भी वसूल नहीं कर पाया। जबकि हम इस घाटे वाली स्थिति के लिए उत्तरदायी विभिन्न कारणों का विश्लेषण नहीं करना चाहते, किन्तु यह, इस बात को दर्शाने वाला संकेतक है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत अंतरिम दरों से, स्पष्टतौर पर / पूरी तौर पर एमबीपीटी के पास कोई अतिरिक्त राशि एकत्रित नहीं हुई।
  - (iv) एमबीपीटी द्वारा नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण से पहले, लाइसेंस शुदा प्राइवेट नौभरण सेवाएं, पत्तन से श्रमिक भाड़े पर लेकर ये सेवाएं प्रदान कर रही थीं। हमने बीएसए लिमिटेड से परामर्श किया है, इसलिए नहीं कि वह एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों से प्रत्यक्ष दुष्प्रभावित होने वाला एक उपयोगकर्ता समूह है, बल्कि इस क्षेत्र में उनके अनुभवों पर ध्यान देने के लिए। यह इसलिए भी आवश्यक हो गया था चूंकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें तत्कालीन बाजार दरों से व्युत्पन्न हैं। इस प्रकाश में देखते हुए, बीएसए लिमिटेड से परामर्श करने पर एमबीपीटी की आपत्ति में कोई दम नहीं है।
  - (v) बीएसए ने तर्क दिया है कि एमबीपीटी ने, प्राइवेट नौभरण सेवाओं द्वारा ली जा रही दरों को ही अपनाने का प्रस्ताव किया है, जबकि नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण के लिए पत्तन द्वारा बताए गए कारणों में एक कारण प्राइवेट नौभरण सेवाओं द्वारा लगाई गई दरों के कारण उच्च प्रहस्तन लागत भी थी। जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण हेतु उत्तरदायी कारणों में नहीं जाना चाहता। एमबीपीटी ने, नौभरण श्रमिकों द्वारा लगाई गई दरों को ज्यों का त्यों नहीं अपना लिया है। अधिकतर मामलों में, इसने बाजार दरों में से न्यूनतम को अपनाया है और कुछ मामलों में औसत दरों पर विचार

किया गया है। केवल एक बयान जारी करने की बजाए यदि बीएसए, इसके सदस्यों द्वारा, पहले लगाई गई ठीक-ठीक दरों को दर्शाने वाला कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करता, तो उपयोगी होता।

- (vi) उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए मुख्य आपत्तियों में से एक आपत्ति यह है कि यद्यपि पत्तन ने पूर्ववर्ती नौभरण सेवाओं द्वारा लगाई गई बाजार दरों को अपनाने का प्रस्ताव तो किया है किन्तु एक नौभरण सेवा के रूप में एमबीपीटी वे सभी सेवाएं प्रदान नहीं करता जो पूर्ववर्ती नौभरण सेवाएं प्रदान करती थीं। इसलिए उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि प्रस्तावित दरों को कम किया जाए। एमबीपीटी ने यह आग्रहपूर्वक कहा है कि पूर्ववर्ती नौभरण सेवाएं कुछ सहायक कार्य वैल्यू-एडेड सेवा के रूप में कर रही थीं। जैसाकि इसने मध्यवर्ती / निम्नतर बाजार दरों को ही अपनाया है, पत्तन उस प्रकार की वैल्यू-एडेड सेवाएं प्रदान नहीं कर सकता। यद्यपि उपयोगकर्ताओं ने इस मुद्दे को प्रबल रूप से उछाला है, उनमें से किसी ने भी अपने दावे की पुष्टि के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यदि इस प्रकार के दस्तावेज उपलब्ध करवाए गए होते तो इस प्राधिकरण के लिए नौभरण सेवा के अनिवार्य अंगों को रेखांकित करने में सहायता मिलती जिनके लिए मूलभूत दर लागू होती और वैकल्पिक सेवाएं वैल्यू एडिंग सेवाएं हो जाती।
- (vii) बीएसए ने यह भी उल्लेख किया है कि एमबीपीटी को "लाभ-हानि रहित" आधार पर कार्य करना है, इसलिए दरों को घटा दिया जाए। इसने यह भी सुझाव दिया है कि प्रस्तावित दर को गणना करते समय एमबीपीटी के पास उपलब्ध लगभग 14 करोड़ रुपये के "पूल फंड" पर ब्याज को भी गिना जाना चाहिए।

यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन न्यास सामान्य रूप से स्ववित्त पोशी संगठन है। उनसे न केवल प्रचालन व्यय वहन करने के लिए राजस्व पैदा करने की अपेक्षा की जाती है बल्कि विकास की भावी आवश्यकताओं को भी पूरा करने की अपेक्षा की जाती है। केवल इस स्थिति को ही समझते हुए महापत्तनों के लिए दरें निर्धारित करते हुए, इनके लिए आमदनी की एक पूर्व निर्धारित दर को अनुमति प्रदान की जाती है। ऐसा होते हुए यह कहना उचित नहीं होगा कि पत्तनों केवल "लाभ हानि रहित" आधार पर प्रचालन करना चाहिए। हर हाल में, एमबीपीटी ने दरों के प्रस्तावित स्तर पर, जो नवम्बर 2001 से प्रचालन में हैं, घाटे की सूचना दी है।

एमबीपीटी द्वारा नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण के बाद से पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक श्रमिकों के लिए कोई अलग प्रभार नहीं होगा। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दरों से प्रचालन व्यय की भी भरपाई नहीं होगी और इस प्रकार उपरि व्यय, प्रशासनिक व्यय आदि अन्य व्यय पूरी तरह से अनछुए रह गए हैं। एमबीपीटी ने स्पष्ट शब्दों में इन्कार कर दिया है कि पूल फंड, जैसाकि बीएसए द्वारा बताया गया था, आवश्यकता से अधिक नहीं है। ऐसा होते हुए, ऐसे कोष पर ब्याज पर भी विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

- (viii) सीएसएलए और मानसा एक वास्तविक मांग रखी है कि एमबीपीटी कन्टेनरों को व्यापक सेवाएं प्रदान करे और बाक्स दर लगाए। यद्यपि एमबीपीटी इस मांग को सैद्धांतिक रूप से मान गया था और वह अप्रैल 2003 तक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने को सहमत हो गया था, किन्तु पत्तन की ओर से इस विषय में कोई समाचार नहीं है। कन्टेनरों को व्यापक सेवाएं प्रदान करने का प्रावधान प्रहस्तन में अनेक एजेन्सियों के शामिल होने से बचने के लिए एमबीपीटी के निर्णय के अनुरूप होगा। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस विषय में अपना प्रस्ताव यथाशीघ्र प्रस्तुत करे।

- (ix) वर्तमान दरमान मांगे गए और उपलब्ध करवाए गए किन्तु पूरी तरह से या समुचित रूप से उपयोग न किए गए श्रमिकों के विषय में प्रभार निर्धारित करता है। मानसा का यह मानना है कि, चूंकि एमबीपीटी को पूरी सेवा प्रदान करनी है, गैंग आइडल / गैंग प्रतिपूर्ति प्रभार लगाने का कोई औचित्य नहीं है। उसने तर्क दिया है कि तट पर कार्यकलाप पत्तन का उत्तरदायित्व है, इसलिए गैंग आइडल / गैंग प्रतिपूर्ति प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए। इस संदर्भ में एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पिछली प्रणाली में भी एजेंट्स डॉक दरमान के अनुसार यह दर अदा कर रहे थे। यह प्रभार केवल तब लगाया जाता है यदि गैंग की तैनाती के बाद इसे एजेंटों द्वारा किसी भी कारण से बेकार रखा जाता है। इसके अलावा, यह केवल नौभरण सेवा से ही संबंध नहीं रखता है। चूंकि यह एक वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था है, इस प्राधिकरण की, इस प्रस्ताव के भाग के रूप में, इस मोड़ पर इसे परिवर्तित करने की कोई मनशा नहीं है। तथापि, एमबीपीटी कन्टेनरों को व्यापक सेवा प्रदान करने के लिए बाँक्स दर का प्रस्ताव करते समय इस विषय पर स्वतःस्फूर्त होकर प्रकाश डाले।

- (x) एमबीपीटी ने एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है जिसमें गीयर की आपूर्ति के बिना प्रस्तावित दर, सेवाएं प्रदान करने की लागत और इसके द्वारा नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण से पहले एजेंटों द्वारा व्यय की गई लागत दिखाई गई हैं। मानसा का कहना है कि इसके द्वारा इससे पहले इस्पात क्वाइल, प्रोजेक्ट कार्गो, लकड़ी की लुगदी के लिए नौभरण सेवा पर व्यय की गई लागत प्रस्तावित दर से कम थी। इसने कुछ मदों की नौभरण सेवा दर का आकलन प्रस्तुत किया है, किन्तु विभिन्न मदों के लिए देय प्रति नग दरों पर पूरी तरह विचार नहीं हुआ है।

मानसा ने उल्लेख किया है कि एमबीपीटी द्वारा ली गई प्रति नग दर, पत्तन द्वारा किए गए वास्तविक भुगतान से बहुत ज्यादा है और इसीलिए उसने मांग की है कि अभी तक नौभरण सेवाओं से ली गई अत्यधिक प्रति नग दर वापिस कर दी जाए। पत्तन ने बताया है कि कुछ मदों पर प्रति नग दर के भुगतान से संबंधित मुद्दा श्रमिक यूनियन द्वारा विवादित कर दिया गया है और आरएलसी द्वारा इसकी समीक्षा की जा रही है। पत्तन ने तर्क दिया है कि प्रति नग दर का भुगतान, जो कुछ मदों के लिए इसके द्वारा रोक लिया गया है, देय हो जाएगा यदि आरएलसी का निर्णय पत्तन के पक्ष में नहीं जाएगा। एक बार मामला सुलझ जाने के बाद, पत्तन ने, यदि उठता है तो, प्रति नग दर की वापसी पर कार्य करना मान लिया है। पत्तन द्वारा दिए गए आश्वासन की दृष्टि से, इस मुद्दे पर और विचार आवश्यक नहीं समझा गया है।

- (xi) मानसा ने यह भी मुद्दा उठाया है कि एमबीपीटी ने प्रति गैंग 16 श्रमिकों की लागत लगाई है, जबकि, वास्तव में प्रति गैंग केवल 13 या 14 श्रमिक ही लगाए जाते हैं। मानसा ने माँग की है कि नौभरण सेवा से इतर अन्य गतिविधियों में लगाए गए अतिरिक्त श्रमिक गैंगों की लागत को नौभरण सेवा व्यय नहीं समझा जाना चाहिए। एमबीपीटी ने माना है कि हो सकता है कि वास्तव में 16 सदस्यों से कम का गैंग लगाया जाता हो, किन्तु सांविधिक रूप से उसे 16 सदस्यों का गैंग ही लगाना है। इस प्रकार, यदि वे बेकार भी हैं या नौभरण सेवा प्रचालन से इतर गतिविधि के लिए कार्य कर रहे हैं, तब भी, प्रत्यक्ष वेतन के साथ उनको देय प्रति नग दर पर उपरि व्यय के रूप में दो विचार करना ही होगा। यह उत्तर स्पष्ट रूप से बताता है कि सेवा की कुल लागत में कोई परिवर्तन नहीं होगा। अतिरिक्त श्रमिकों के वेतन / पारिश्रमिक को यदि प्रत्यक्ष लागत के रूप में नहीं गिना जाता है तो यह परीक्षण लागत में परिलक्षित हो जाएगा। हर हाल में, एमबीपीटी का प्रस्ताव पूरी तरह से लागत आधारित प्रशुल्क निर्धारण के लिए नहीं है, और, प्रस्तावित दर से पत्तन को राजस्व का घाटा है। इस परिप्रेक्ष्य से देखने पर, इस विषय में मानसा की आपत्ति बहुत सुसंगत नहीं पाई गई है।
- (xii) प्रस्तावित दरें सेवाएं प्रदान करने की वर्रां से कम हैं और अधिकतर कार्यों मंदों के लिए पूर्ववर्ती प्रणाली में उपयोगकर्ताओं को आने वाली प्रति टन लागत से भी कम हैं। आयात श्रेणी में मिश्रित सामान्य कार्यों और प्रोजेक्ट कार्यों / मशीनरी और निर्यात श्रेणी में सामान्य कार्यों, शुष्क बल्क जैसी कुछ मंदों के लिए और कन्टेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरें सेवा प्रदान करने की लागत से अधिक हैं। एमबीपीटी ने इन मंदों के लिए पहले प्रस्तावित नौभरण सेवा दरों की समीक्षा की है और प्रोजेक्ट कार्यों / मशीनरी, कन्टेनर भरना, जलयान की क्रेन द्वारा और पत्तन क्रेन द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए वर्तमान अन्तरिम दरों में अधिकतम 10% कमी करने का प्रस्ताव किया है। शेष चार मंदों के लिए इसने सेवाएं प्रदान करने की लागत पर विचार करने का सुझाव दिया है। दरों में प्रस्तावित 10% की कमी करने के बाद भी जो दरें होंगी वे भी, कुछ मंदों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत से अधिक होंगी। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यहाँ जिस लागत पर विचार किया गया है वह केवल प्रत्यक्ष लागत है, न कि कुल लागत। इसके अलावा, अधिकतर मामलों में प्रस्तावित दरें सेवा की प्रत्यक्ष लागत से भी कम हैं जिसका अर्थ है कि उनकी भी पूर्ति क्रॉस सब्सिडाइजेशन से करनी होगी। दिमांग में यह तथ्य रखते हुए कि कुल लागत के संदर्भ से दरें निर्धारित करने से दरें बहुत अधिक बढ़ जाएंगी और बाजार दरों का सत्यापन करने के लिए विश्वसनीय दस्तावेजों की अनुपलब्धता की विवशता का सामना करते हुए यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों को अनुमोदन प्रदान करने की मनशा रखता है।
- (xiii) मानसा ने कहा है कि इससे पहले लकड़ी की लुगदी के लिए अलग प्रशुल्क श्रेणी होती थी जिसे बहाल किया जाना चाहिए। एमबीपीटी ने इस कार्यों की भारी मात्रा की दृष्टि से एक अलग दर निर्धारित करना स्वीकार कर लिया है। लकड़ी की लुगदी को सेवा प्रदान करने की लागत, जैसा पत्तन ने दर्शाया है, रु. 72.00 प्रति टन है। इसलिए, यह प्राधिकरण लकड़ी की लुगदी को नौभरण सेवा प्रदान करने की दर रु. 72.00 प्रति टन, इस कार्यों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत, को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xiv) जबकि भा.नौ.नि. ने आग्रह किया है कि जलयानों के बोर्ड पर फोर्कलिफ्ट की आपूर्ति, नौभरण सेवा दर में ही शामिल की जाए, मानसा ने मांग की है कि गीयर-लागत को नौभरण सेवा दरों से अलग रखा जाए। चूंकि एमबीपीटी स्वयं इस प्रकार के गीयर्स भाड़े पर लेता है और प्रचालनों के लिए प्रदान करता है, मानसा की यह मांग न्यायोचित जान पड़ती है। इस पृष्ठभूमि में, पहले अनुमोदित छूट को, एमबीपीटी द्वारा गीयर्स की आपूर्ति के लिए उच्चतम दरों के रूप में, बहाल करना तार्किक पाया गया है। पहले के समान, जलयान एजेंटों को उनके अपने गीयर्स लाने की छूट भी होगी।
- (xv) एमबीपीटी ने वार्षिक मूल्य अभिवृद्धि अवयव पर विचार किए बिना संशोधित दरें प्रस्तुत की हैं। उसने 7% प्रति वर्ष अभिवृद्धि को विधिवत शामिल करते हुए एक अलग विवरण प्रस्तुत किया है। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि प्राधिकरण सामान्य रूप से, दूसरे वर्ष लागतों में 6% की अभिवृद्धि अवयव को अनुमति प्रदान करता है। जैसाकि स्फीति के कारण लागत में बढ़ोत्तरी होगी, यह भी मानना होगा कि उत्पादकता में सुधार से लागत नीचे आएगी और एमबीपीटी ने, इसके द्वारा नौभरण सेवा प्रचालन के अधिग्रहण के बाद उत्पादकता में सुधार का संकेत भी दिया है। ऐसा होते हुए, दूसरे वर्ष के लिए 5% का अभिवृद्धि अवयव पर्याप्त पाया गया है। दूसरे शब्दों में, जिन दरों को अब अनुमोदन प्रदान किया जाएगा, वे दूसरे वर्ष 5% अपने आप बढ़ा दी जाएगी।
- (xvi) जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है, (मूलरूप से) प्रस्तावित दरों को नवम्बर 2002 से तदर्थ आधार पर लागू कर दिया गया है। ये दरें अब भी चल रही हैं। वर्तमान (अन्तरिम) दरों को 30 सितम्बर 2003 तक जारी रखने की अनुमति प्रदान की जाती है। अब अनुमोदित संशोधित दरें 1 अक्टूबर 2003 से प्रभावी होंगी और इसके बाद दो वर्ष तक वैध रहेंगी। दूसरे वर्ष अर्थात् 1 अक्टूबर 2004 से संशोधित दरें स्वतः 5% बढ़ जाएंगी। सरकार द्वारा प्रदत्त नीति निर्देश के अनुरूप, अब अनुमोदित दरें केवल उच्चतम दरों के रूप में कार्य करेंगी। यदि एमबीपीटी वाणिज्यिक अपेक्षा के कारण इससे कम स्तर पर प्रचालन करना चाहता है तो वह ऐसा कर सकता है। इसी प्रकार अनुमोदित छूटें केवल न्यूनतम स्तर की छूट होंगी।
14. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर प्राधिकरण निम्नलिखित को अनुमोदन प्रदान करता है :-
- (I) एमबीपीटी द्वारा नौवहन सेवाओं के लिए, पिछले आदेश सं. टीएएमपी/0/2002-एमबीपीटी, दिनांक 29 अक्टूबर 2002 के माध्यम से अनुमोदित दरें 30 सितम्बर 2003 तक प्रभावी रहेंगी।
- (II) एमबीपीटी के प्रासंगिक दरमान परिशिष्ट में दिए के अनुसार संशोधित किए जाते हैं, यह संशोधन 1 अक्टूबर 2003 को प्रभावी होगा और उसके बाद 2 वर्षों तक वैध रहेगा।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ सं० विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण ]

264/101/02

परिशिष्ट

धारा IV की उप-धारा(ख) के नीचे उप-धारा(ग) में वर्तमान अनुसूची, मुंबई पत्तन न्यास की गोवियों में प्रभारित दरमानों में, मिश्रित बंदरभाड़ा प्रभार निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है :-

(ग) जलयानों के बोर्डों पर नौवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए मांगकर्ताओं/जलयान एजेंटों/जलयान स्वामियों/कन्टेनर प्रचालकों द्वारा देय प्रभार

क्र. सं.	वस्तुएं / मर्दे/ कार्यकलाप	प्रभारों का आधार	नौवहन सेवा दर (गीयर के बिना) (रु. में)	पत्तन द्वारा प्रदत्त गीयर के लिए अधिकतम दर (रु. में)
	<b>आयात</b>			
1.	इस्पात क्वाइल	प्रति टन	42.00	13.00
2.	इस्पात की प्लेटें, पाइप और एंगल्स	प्रति टन	52.00	13.00
3.	अन्य इस्पात उत्पाद	प्रति टन	47.00	13.00
4.	थैला बंद कार्गो	प्रति टन	97.00	13.00
5.	लकड़ी के लट्ठे	प्रति टन	97.00	13.00
6.	मिश्रित सामान्य कार्गो	प्रति टन	107.00	13.00
7.	शुष्क बल्क (उर्वरक, उर्वरक कच्चा माल, मिट्टी, बोरेक्स और अन्य शुष्क बल्क सामग्री, स्क्रेप के अतिरिक्त)	प्रति टन	86.00	22.00
8.	मशीनरी / प्रोजेक्ट कार्गो	प्रति टन	132.00	13.00
9.	वाहन (क) रो-रो प्रचालन के लिए वाहन (ख) लो-लो प्रचालन के लिए वाहन	प्रति वाहन प्रति प्रचालन .....	35.00 250.00	-
10.	लकड़ी की लुगदी	प्रति टन	72.00	13.00
	<b>निर्यात</b>			
11.	इस्पात क्वाइल	प्रति टन	52.00	13.00
12.	इस्पात की प्लेटें, पाइप और एंगल्स	प्रति टन	72.00	13.00
13.	अन्य इस्पात उत्पाद	प्रति टन	47.00	13.00
14.	थैला बंद कार्गो	प्रति टन	77.00	13.00
15.	सामान्य कार्गो	प्रति टन	112.50	13.00
16.	भारी मात्रा में खली (बोर्ड पर थैलों की काट छांट और उसे किनारों से निकालना)	प्रति टन	120.00	10.00
17.	शुष्क बल्क	प्रति टन	78.00	22.00
	<b>कन्टेनर</b>			
18.	भरना	प्रति टीईयू	2506.50	15.00 प्रति बाक्स
19.	खाली करना	प्रति टीईयू	1543.00	15.00 प्रति बाक्स
20.	जलयान की क्रेनों का उपयोग करते हुए बोर्ड पर नौवहन सेवा	प्रति बाक्स	580.50	55.00
21.	पत्तन की गैट्री क्रेनों का उपयोग करते हुए बोर्ड पर नौवहन सेवा	प्रति बाक्स	360.00	-

नोट्स :-

- कोई भी जलयान एजेंट लदाई / उतराई, भरने और खाली करने संबंधी प्रचालनों के लिए उसके अपने गीयर भी ला सकता है । लदाई / भराई, भरने / खाली करने संबंधी प्रचालनों के लिए, यदि पत्तन अपने गीयर प्रदान करता है तो कॉलम सं. (5) में निर्धारित दर, अधिकतम दर के रूप में प्रभावी होगी ।
- जलयान के बोर्ड पर कन्टेनरों को बांधना और खोलना, जलयान एजेंटों का दायित्व होगा । सभी लादे / उतारे गए बाक्सों पर, जलयान एजेंटों द्वारा किए गए बन्द करने और खोलने वाले कार्य के लिए (जलयान एजेंटों को) रु. 30/- प्रति बाक्स की छूट दी जाएगी ।

- (iii) निर्यात इस्पात कार्गो, विशेषकर इस्पात के पाइपों को बांधना नौवहन एजेंटों का उत्तरदायित्व है। क्रम सं. 11, 12 और 13 पर प्रदत्त दरों में बांधने संबंधी प्रभार शामिल नहीं हैं और इसलिए बांधने के लिए कोई छूट प्रदान नहीं की जा रही है।
- (iv) लदाई के कार्य और खाद्यान्न तथा दालें भरने के कार्य के लिए श्रमिक उपलब्ध करवाने का प्रभार रु. 107/- प्रति टन होगा।
- (v) (क) ऊपर दी गई अनुसूची में निर्धारित दरें 1 अक्टूबर 2003 से 30 सितम्बर 2004 तक एक वर्ष के लिए वैध होंगी।  
(ख) ऊपर दी गई अनुसूची में निर्धारित नौभरण सेवा दरों पर 1 अक्टूबर 2004 से 5% का अभिवृद्धि अवयव लागू होगा और ये दरें 30 सितम्बर 2005 तक वैध रहेंगी।
- (vi) दरमान में दी गई दरें अधिकतम दरें हैं; इसी प्रकार, छूट और कटौतियाँ न्यूनतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि चाहे तो, कम दरें लगा सकता है और / या उच्चतर छूट और कटौतियाँ प्रदान कर सकता है।

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 15th September, 2003

No. TAMP/89/2002-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for fixation of rates for providing stevedoring services as in the Order appended hereto.

The Mumbai Port Trust

----

Applicant

### **ORDER**

(Passed on this 10th day of September 2003)

The Mumbai Port Trust (MBPT) has submitted a proposal for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by it.

2.1. The MBPT has made the following main points in its proposal:

- (i). An analysis of the reasons for decline in cargo traffic at the Mumbai Port has revealed that the cargo handling operations are fragmented involving multiple agencies which contributes to high handling cost.
- (ii). Presently, private stevedoring companies are licensed under the MBPT (licensing of stevedoring) Regulation, 1978 to carry out the stevedoring operation, for all type of cargo / container handled at the docks using the workers of the Dock Labour Board. With the absorption the Dock Labour Board workers in the MBPT, the stevedores are required to deploy workers from the MBPT on a day-to-day basis on recovery of charge therefor.
- (iii). With a view to streamline on-board and shore cargo handling operations and to ensure that the workers are paid their legitimate dues in time and to enable the efficient management of port labour force, the Board of Trustees of the MBPT decided to take over the stevedoring operations from 1 November 2002.
- (iv). For fixation of rate for stevedoring services, discussions were held with the vessel agents and details of the rates charged were collected from them. Rates worked out for various cargoes considering actual cost of labour, gear, etc., were compared to the prevailing rates collected by the vessel agents.
- (v). Cost based rates were found to be much higher than those presently levied by the stevedores. Since the main purpose of taking over stevedoring operations is to reduce the cost of handling with integration in cargo handling operations and gainful utilisation of its manpower, the rates cannot be higher than those being presently charged.

2.2. In this backdrop, the proposed stevedoring rates have been worked out considering the middle point of the rates levied by the erstwhile stevedores or the average rates in some cases. A comparative statement showing the stevedoring rates for different types of cargo as furnished by the vessel agents and the basis of the proposed rates has also been furnished. The highlights of the proposal are as follows:

- (i). The proposed rates include supply of gear charges for labour supervision, excluding transportation charges.
- (ii). A rebate of Rs.30/- per TEU is proposed for lashing and unlashng work done by the vessel agent as applicable at the JNPT.
- (iii). In case a vessel agent utilises his own gear for loading / unloading, stuffing and de-stuffing operations, a rebate equivalent to the rate at which the corresponding equipment is hired by the port is offered.
- (iv). The Chairman (MBPT) is authorised to include rate for any other commodity, if found necessary.
- (v). To review the proposed rates after one year based on the experience gained by the port.
- (vi). Traffic growth of 5% is forecast with the proposed change.

2.3. The proposal has been endorsed by the Board of Trustees of the MBPT in its meeting held on 8 October 2002.

3.1. The proposal was discussed in a meeting held on 28 October 2002 at the MBPT premises. The MBPT officials and representatives of the SCI were present. The MBPT has submitted a written submission clarifying the following points:

- (i).
  - (a). The income from cargo handling activity with the present system of levy of Rs.630/- per labour shift plus piece rate at actuals and supervision charges at wage plus 187% levy works out to Rs.59.70 crores for the year 2001-02 as against operating expenditure of Rs.78.36 crores (excluding the expenditure on pension, gratuity and PLB payment).
  - (b). With the proposed rate including income from supply of gears, the deficit for this activity will drop to Rs.6.82 crores as against Rs.15.70 crores reported for the year 2001-02.
- (ii). A few modification / corrections in its earlier proposal have been made which are summarised below:
  - (a). The unit of levy of on-board stevedoring charges on container is corrected from per TEU basis to per box basis.
  - (b). A specific rate for handling oil cake is incorporated in the revised proposal; a separate rate of Rs.107/- PMT is proposed for supply of labour for loading and filling food grains and pulses.
  - (c). A quantum of rebate for supply of gear has been proposed after negotiation of offers received from the suppliers for this purpose. It has sought approval of these rebates as 'upper limits' since hire charges may reduce further after negotiations with gear-suppliers.

3.2. The Shipping Corporation of India Limited (SCI) has also filed written submission arguing that the stevedoring rates should also take into consideration other elements of the package like productivity, third party liability, credit facility, etc., which are presently provided by the

private stevedores. It has also agreed to submit a detailed comparison of the existing package and the proposed new package for the various items.

4.1. Since the MBPT proposed to commence the stevedoring service from 1 November 2002, at the request of the port, this Authority had passed an Order on 29 October 2002 according to the proposed stevedoring rates for a period of 3 months to be effective from 1 November 2002.

4.2. Since the case had not yet matured for a final decision in view of the action pending on the part of the MBPT and the users, the adhoc rate approved by this Authority were extended a couple of times. The validity of adhoc rates approved vide our Order dated 29 October 2002 has finally been extended till 31 August 2003 or till fixation of final rates, whichever is earlier.

5. In accordance with the consultative procedure adopted, the MBPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

6. Joint hearings in this case were held on 8 January 2003, 24 April 2003, 3 July 2003 and 14 July 2003 and a personal hearing was allowed to the BSAL on 27 January 2003 in the presence of the MBPT officials. At the joint hearings, the MBPT and the concerned users have made their submissions.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

8. In response to the comments/written submission filed by the users, the MBPT has furnished its comments. Some of the main points made by the MBPT are summarised below:

**On the comments of the MANSA and CSLA**

- (i). None of the vessel agent has forwarded any documentary evidence to verify the details of services covered in the stevedoring rates offered by their stevedoring agents.
- (ii). Overtime allowances will not be charged separately. Other services such as supply of forklifts on board the vessel, special tally, insurance, if any, are value added service and cannot form part of stevedoring rates.
- (iii). It has already been decided to extend the rebate in lashing/unlashing on total boxes loaded/discharged.
- (iv). The rates fixed for stuffing/destuffing are inclusive of labour, supervision and documentation. Provision of forklift for stuffing/ destuffing operation by the erstwhile stevedores was a value added service. Notwithstanding this, the users have been informed about the names of forklift operators for supply of forklifts at the most competitive prices to ensure smooth operations.
- (v). The MBPT has to maintain a large labour force for deploying work on board the vessel. The salaries and wages to these labour which is maintained purely for the benefit of vessel agents are payable even if they remain idle.
- (vi). The recovery of wage plus levy at 187% of the wages is done as per the terms of Memorandum of Settlement (MOS) dated 24.7.2000 entered into between the BSAL, Transport and Dock Workers Union and the port. That MOS has no connection with the instant proposal. As per the clauses of MOS, the cost of

maintaining the supervisory staff and allied workers was the responsibility of erstwhile stevedores. The port will have to recover the operating expense like wage of workers and supervisory staff from the stevedoring rates – albeit without increasing the rates as such. Other elements like administrative expenses, welfare medical, etc., have not been taken into account. The proposed rate may not even cover the mere operating expenditure.

- (vii). Labour charges for stuffing / de-stuffing and gang idle charge / charges for cancellation of gangs are levied as per the Docks Scale of Rates (DSR). Overtime charges for on board labour are, however, not billed to the Vessel Agents. The fixation of stevedoring tariff is not to be linked to any other charges otherwise payable by the Agents as per the DSR. In any case, the Agents were paying the same tariff even during the existence of the then stevedores. In due course of time, however, all these rates will be merged and formulated into one single rate.
- (viii). It has reiterated that mechanism is being developed to adjudicate the claims arising out of damages and to settle the same wherever negligence on the part of the port labour is found in course of the stevedoring operations. Despite repeated requests, none of the stevedores/agents have produced any document or agreement entered into for settlement of claims and the mechanism developed by them or any document as to how claims were settled / resolved earlier.
- (ix). Various measures have been initiated to rationalise the piece rate scheme.
- (x). The gangs are booked as per the agreed manning scale with the Union. The rate is fixed on per tonne basis, irrespective of the number of workers deployed. There are no standby gangs kept as such and the deployment of labour is done based on advance planning for cargo operations. If the actual manning were considered, the cost of operation would have been much higher. The issue about idle gang charges is being examined the impact will, however, be negligible.
- (xi). Certain ancillary functions such as making payments for Customs overtime, filling of Export General Manifest (EGM), etc., are mainly the responsibilities of the Vessel Agents under the Customs Act. The ex-stevedores, were carrying out these documentation work as value added services. It has prescribed lower rates or midway rates for rendering stevedoring services and hence the ancillary work as stated by the MANSA cannot be rendered by the port.
- (xii). As a general principle, stevedoring implies activities to be performed on board till the sling is brought on shore(wharf) in case of imports and while manoeuvring and taking the sling over the ship's side into hold in case of exports. It also perhaps includes related data submission to the vessel agents/Lines. The functions likely to be performed by the port as stevedore were already clarified to the MANSA during the meetings held earlier. It is, therefore, incorrect to include all other value added services provided by individual stevedores in the same stevedoring rates.
- (xiii). The port is not cross-subsidising stevedoring rates of some cargoes. In fact, the BSAL have filed a Writ Petition in the Mumbai High Court to bring a stay on the Port's taking over the stevedoring activities, however, they couldn't succeed in bringing the stay.

#### **On the comments of the BSAL**

- (i). The productivity achieved by it after taking over the stevedoring is consistently on the higher side. To substantiate the position, a statement showing the improvement in the productivity after the port taking over the stevedoring operations have been furnished. This has lead to an over-all reduction in the cost of cargo operations.

- (ii). The pool fund is not in surplus as averred by the BSAL.
- (iii). The views of the BSAL should not be taken into account since it is not directly or indirectly affected by the proposed rate.

9. In response to the MBPT's objections to consider the views of the BSAL, the BSAL has pointed out that since the licences of stevedoring agents were terminated by the MBPT with an intention to bring down the stevedoring rates, it is certainly entitled to point out to the TAMP if the port proposes a rate higher than the rate charged by the erstwhile stevedores. It has requested this Authority to direct the MBPT to discuss the various issues with it and come to an agreed point as decided in the joint hearing.

10. As decided in the joint hearings held in this case, the MBPT and the concerned user organisation were requested to take action and furnish information on the various points. Some of the main issues are summarised below:

**Information/ action by the Mumbai Port Trust.**

- (i). To review the rates proposed for some of the commodities like project cargo, wheat, etc.; furnish details of rebates allowed and examine the users demand for supply of forklift and for providing comprehensive services upto CY.
- (ii). A detail analysis of cost to users prior to and after it taking over the stevedoring operations; also, circulate these details to the concerned users for their comments.
- (iii). Subsequently, based on the calculations furnished by the MBPT vide letter dated 10 June 2003 and 26 June 2003, the MBPT was again requested to furnish a detailed working of cost of rendering service for individual commodity to the MANSA(as decided in the joint hearing held on 30 June 2003).
- (iv). To certify that the cost calculations furnished are based on actual cost incurred and not based on notional costs.
- (v). Examine the possibility of reduction in the proposed rates with reference to items for which the proposed rates are higher and also furnish the financial implications thereof.

**Information/further action from the concerned users:**

- (i). The MANSA and the MBPT were requested to sit together and verify the cost details and the MANSA to furnish specific comments, if any on the same.
- (ii). The MANSA was advised to furnish its written submission on the cost calculation of the MBPT reportedly verified by it.

11.1. With reference to the various points decided in the joint hearing, the MBPT has forwarded the following information:

- (i). Detailed analysis of cost to users prior to and after taking over the stevedoring operations has been furnished. Some of the main points made in the written submission are summarised below:
  - (a). The cost of service has been arrived at based on actual deployment of labour and supervisory staff for providing stevedoring service for the period November 2002 to 31 March 2003 for each of the commodities.
  - (b). The stevedoring rates proposed (subsequently) exclude cost for supply of gear.

- (c). Comparison of the proposed rates with the actual cost of providing the stevedoring service and the cost to the vessel agent prior to it taking over the stevedoring operation indicates that the port incurs loss for majority of cargo except for a few commodities like dry bulk (export), mixed general cargo (imports) and charges for handling, stuffing / destuffing containers.
  - (d). The charges proposed for mixed general cargo, project cargo / machinery (import), steel coil (Export), general cargo, oil cake in bulk, dry bulk and container handling, stuffing/destuffing are higher as compared to the charges payable as per the earlier system.
  - (e). EX-BDLB has incurred an operating deficit of Rs.24.21 crores for the year 2002-03. Even the operating wages of the on board labour, supervisory staff and allied staff could not be recovered. An expenditure of Rs.5.76 crore has been incurred more than its income for the period 1.11.2002 to 31.3.2003.
- (ii). The stevedoring rate for wood pulp is included in the mixed cargo and rate of Rs.117 per tonne is being levied. The actual cost of handling wood pulp is, however, Rs.72.28 per tonne and with escalation factor it works out to Rs.82.67 per tonne. Since, it is a high productivity cargo, requiring comparatively less manpower for handling, the TAMP may prescribe a separate rate for wood pulp based on cost of rendering service.
- (iii). Clarifications on the various arguments made by the MANSA at the joint hearing held on 14 July 2003, about the piece rate payment not considered at actuals, refund of excessive incentive collected so far, etc., have been furnished by the MBPT. The main points made by the MBPT are summarised below:
- (a). Non-payment of piece rate on certain commodities handled by on-board labour in particular for steel coil has been disputed by the users. Since the matter is under review of the Regional Labour Commissioner, the present method of costing has to be adhered to for all types of steel coils including those weighing more than 10 tonnes
  - (b). The rate of Rs.630 per shift per worker plus piece rate at actuals is recovered from the stevedores from 26 June 2001 in accordance with the TAMP Order No. TAMP/47/2000-MBPT dated 12 June 2001.
- The balance, if any, of the piece rate collected from vessel agent / stevedores during the period June 2001 to 31 October 2002 will be refunded to the concerned parties after the dispute with the labour union on the piece rate is resolved. No refund is possible at this juncture.
- (iv). Based on review of the items for which the proposed rate is higher than the cost of providing service (excluding idle labour), it has submitted that the proposed stevedoring rate may be reduced by a maximum of 10% of the rates collected at present as per the interim Order of the TAMP for the following items relevant to this case:
- (a). Project cargo/machineries.
  - (b). Container stuffing
  - (c). Container handled by ship crane.
  - (d). Container handled by port crane.

In respect of mixed general cargo (export), dry bulk (export) and container destuffing, the port has requested this Authority to consider the cost at which the services are provided instead of the rate proposed in the comparative statement.

- (v). Other than the items mentioned in point (iv) above, the proposed rate are lower than the cost of providing the services.
- (vi). The modification suggested is to ensure that the overall revenue of the port does not reduce drastically in view of the fact that the overall revenue generated from stevedoring service was negative in the year 2002-03.

11.2. In the meanwhile, the MBPT vide letter dated 11 July 2003 has indicated the cost of rendering the service after considering inflation factor and has requested to reckon with the inflation factor while prescribing the per tonne rate for stevedoring services. An annual escalation factor of 7% appears to have been considered to cover the inflation factor.

11.3. In the light of the above modification, the proposed rates and the cost of rendering the service are shown in the table given below:

Sr. No.	Commodity / Activity	Basis of Charge	Interim rate approved by the TAMP		Proposed Rate (without gear) (in Rs.)	Cost incurred for providing the service (without escalation factor) (in Rs.)
			Rate (In Rs.)	Rebate for Vessel agents using own gear		
	<b>IMPORT</b>					
1.	Steel Coil	Per tonne	55.00	13.00	42.00	49.42
2.	Steel Plates, Pipes and Angles	Per tonne	65.00	13.00	52.00	270.75
3.	Other steel products	Per tonne	60.00	13.00	47.00	57.78
4.	Bagged Cargo	Per tonne	110.00	13.00	97.00	117.92
5.	Wooden Logs	Per tonne	110.00	13.00	97.00	167.14
6.	Machinery/ Project Cargo	Per tonne	160.00	13.00	132.30**	116.63
7.	Vehicle- For RoRo operation	Per Vehicle	35.00	-	35.00	50.77
	For LoLo operation	-----"	250.00	-	250.00	283.52
8.	Mixed General Cargo	Per tonne	130.00	13.00	107.07 #	107.07
9.	Dry Bulk	Per tonne	108.00	22.00	86.00	117.94
10.	Wood Pulp	Per tonne	130.00	13.00	72.28	72.28
	<b>EXPORT</b>					
10.	Steel Coil	Per tonne	65.00	13.00	52.00	55.76
11.	Steel Plates, Pipes and Angles	Per tonne	85.00	13.00	72.00	106.32
12.	Other steel products	Per tonne	60.00	13.00	47.00	68.50
13.	Bagged Cargo	Per tonne	90.00	13.00	77.00	116.70
14.	General Cargo	Per tonne	-	-	112.60	112.60
15.	Oil cake in Bulk	Per tonne	130.00	10.00	120.00	226.60
16.	Dry Bulk	Per tonne	-	-	77.91	77.91

Sr. No.	Commodity / Activity	Basis of Charge	Interim rate approved by the TAMP		Proposed Rate (without gear) (In Rs.)	Cost incurred for providing the service (without escalation factor) (In Rs.)
			Rate (In Rs.)	Rebate for Vessel agents using own gear		
	<b>Container</b>					
17.	Stuffing	Per TEU	2800.00	15.00 per box	2506.50**	2177.21
18.	Destuffing	Per TEU	1800.00	15.00 per box	1543.44 #	1543.44
19.	On-board stevedoring using Ships Crane	Per Box	700.00	55.00	580.50 **	517.83
20.	On-board stevedoring using Port Gantry crane	Per Box	400.00	-	360.00**	235.21

Note: (i). (\*\*) the rate has been reduced by 10%

(ii). For (#) the port has suggested to approve the rate at the cost at which the services are provided

12. The MANSA has pointed out that the MBPT statement do not mention commodity wise actual cargo handled. It has reiterated some of its earlier points. Subsequently, it has furnished specific comments on the MBPT cost details which are summarised below:

- (i). The cost considered by the MBPT includes salary and wages for 16 labour per gang whereas actually 13 or 14 per gang are deployed thereby increasing the labour cost by approximately 15%. The cost of additional labour who are deployed for other activities not relating to stevedoring functions should not be considered as a 'stevedoring expense'.
- (ii). The inclusion of estimates for various purposes like hospital and canteen expense, other expense, management expense, finance and miscellaneous expense, etc., for which no details have been furnished only inflates the stevedoring cost.
- (iii). The port is collecting a very high piece rate on estimates which is not being paid to labour in particular for package above 10 tonnes (Rs.26.83 which constitute 60% of the stevedoring cost). The element of piece rate should be mentioned with a clear direction to the MBPT to refund all excess amount collected on account of piece rate to the port users once the issue is resolved.
- (iv). Excess gangs are deployed by the port to try and utilise all the labour which leads to increase in the per ton cost of labour. In the case of chick peas in bulk, the productivity has fallen from 300 tonnes to 200 tonnes per gang shift resulting in 50% increase in the cost.
- (v). In view of the position explained above, the proposed stevedoring charges should be reduced to the extent possible.

13. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The MBPT has taken over the stevedoring services w.e.f. 1 Nov 2002 in order to streamline on-board and shore cargo handling operations and also to avoid involvement of multiple agencies in cargo handling which has reportedly

contributed to high handling cost at the Mumbai Port. Taking over of the stevedoring services is a management decision of the Board of Trustees of the MBPT and this Authority has no role to play in that. The limited issue before this Authority is to fix the rates at which the stevedoring services are provided by the port. In this context, it may be relevant to note the statistical highlights provided by the MBPT show that idle time has reduced and faster turnaround of vessels is achieved after it has taken over the stevedoring services.

- (ii). Generally, tariff fixation at the major ports is subject to a cost plus regime. The MBPT does not want to adopt such a traditional cost plus model since the cost based rates were found to be higher than those rates earlier levied by the stevedores. The MBPT has, therefore, done well to analyse the market rates on the basis of information that they had collected from twelve shipping agents before proposing the rates for the services to be provided. The MBPT has explained that the proposed rates in most of the cases are the minimum in that category levied earlier by the stevedores. There is no scope to verify these details since the MBPT itself could not secure any documentary evidence in this regard from the stevedores / shipping agents. Even in this proceedings before this Authority, none of the participating user organization could produce any authentic document to counter the claim of MBPT about the earlier market rates.
- (iii). Since the operation commenced from 1 Nov 2002, this Authority had already approved the proposed rates as an interim arrangement. At the interim rates, the MBPT has certified that this service has resulted in a revenue deficit of Rs.5.76 crores for the period from 1 Nov 2002 to 31 March 2003. It has also added that in the case of stevedoring activity, it could not even recover the operating wages of on board labour, supervisory staff and allied staff. While we do not want to analyse the various reasons contributing to this deficit position, this is a pointer to show that the interim rates allowed by this Authority have not resulted in creation of any excess surplus to the MBPT in absolute terms.
- (iv). Before the MBPT took over stevedoring services, licenced private stevedores were providing this service by hiring labours from the port. The BSA Limited has been consulted by us not because they are a user group directly affected by the rates proposed by the MBPT but to take note of their experience in the field. This has become necessary since the MBPT's proposed rates are reportedly derived from the (then) existing market rates. Seen in this light, the objection of the MBPT against consulting BSA Limited does not carry any force.
- (v). The BSA has argued that the MBPT proposes to adopt the rates collected by private stevedores whereas one of the reasons given by the port for taking over the stevedoring services is that the rates levied by the private stevedores are also responsible for high handling cost. As has been mentioned earlier, this Authority does not like to go into the reasons for taking over of stevedoring services by the MBPT. The MBPT has not in toto adopted the rates levied by the private stevedores. In most of the cases it has adopted the minimum of the market rates and in some cases, average rates have been considered. Instead of making only a statement, it would have been useful if the BSA had produced documentary evidence to show the exact rates levied earlier by its members.
- (vi). One of the main objections raised by the users is that the MBPT as a stevedore does not provide many of the services which were provided by the erstwhile stevedores though the port has proposed to adopt the market rates levied by them. The users have, therefore, demanded that the proposed rates should be scaled down. The MBPT has contended that the erstwhile stevedores were performing certain ancillary functions as value added service. Since it has adopted midway/lower of the market rates, the port cannot offer such value added services. Even though the users have vigorously agitated this issue, none of them

have furnished any documentary evidence to substantiate their claim. If such documents had been made available, it would have helped this Authority to identify the mandatory components of stevedoring services for which basic rate will apply and the optional services as value additions.

- (vii). The BSA has pointed out that the MBPT has to work on 'no profit no loss' basis and, therefore, the rates should be reduced. It has also suggested that interest on 'pool fund' of about Rs.14 crores available with MBPT should be taken into account for arriving at the proposed rates.

It is noteworthy that port trusts are generally self-financing organizations. They are expected to generate revenue not only to meet operating expenses but also meet future developmental needs. In recognition of this position only, a pre-determined rate of return is allowed to major ports while fixing their rates. That being so, it may not be correct to say that ports should operate only on 'no profit no loss' basis. In any case, the MBPT has reported loss at the proposed level of rates which are in operation since November 2001.

With the MBPT taking over stevedoring services, there will not be a separate levy for supervisory staff and allied workers. The MBPT has explained that the proposed rate may not even cover the operating expenditure and thus leaving the other expenses like overhead, administrative expenses, etc., totally uncovered. The MBPT has categorically denied that the pool fund is not in surplus as indicated by the BSA. That being so, the question of considering interest on such fund does not arise at all.

- (viii). The CSLA and MANSA have made a genuine demand that MBPT should provide comprehensive service to containers and levy a box rate. Even though the MBPT has conceded this demand in principle and agreed in April 2003 to submit a suitable proposal, nothing has been heard from the port so far. Provision of comprehensive service to containers will be in line with the MBPT's decision to avoid involvement of multiple agencies in handling. The MBPT is advised to expedite submission of its proposal in this regard.
- (ix). The existing Dock Scale of Rates prescribes charges in respect of labour requisitioned and supplied but not fully or properly utilized. The MANSA has contended that there is no justification for levy of gang idle charges / gang compensation since the MBPT is to provide a complete service. It has argued that on shore activity is the responsibility of the port hence gang idle/gang compensation charges should not be levied. In this context, the MBPT has clarified that even in the earlier system, the agents were paying this rate as per the Dock Scale of Rates. This charge is leviable only if the gang after its deployments is kept idle by the agents for whatsoever reasons. Further, it does not relate only to the stevedoring activity. Since this is an existing tariff arrangement, this Authority is not inclined to modify it at this juncture as part of this proposal. Nevertheless, the MBPT should address this issue frontally while proposing box rate for comprehensive services to be provided to containers.
- (x). The MBPT has furnished a comparative statement showing the proposed rate without supply of gear, cost of providing the service and the cost incurred by the agents prior to it taking over the stevedoring operation. The MANSA has argued that the costs incurred by it earlier for the stevedoring service for steel coil, project cargo, wood puop were less than the proposed rate. It has furnished working of the stevedoring rate for a few commodities; but piece rates payable for different commodities are not fully considered.

The MANSA has pointed out that the piece rate collected by the MBPT is far in excess of the actual payment made by the port and have, therefore, demanded refund of the excess piece rate collected so far from the stevedores. The port has

explained that the issue about payment of piece rate for certain commodities has been disputed by Labour Unions and is being reviewed by the RLC. The port has argued that the piece rate payment withheld by it for some of the commodities would become payable if the RLC verdict is not in the favour of the port. The port has, however, agreed to process refund of piece rate, if arises, once the matter is resolved. In view of this assurance made by the Port, it is not found necessary to dwell on this issue any further.

- (xi). The MANSA has also pointed out that the MBPT has considered the cost of 16 labour per gang, whereas, the actual labour deployed is only 13 to 14 per gang. The MANSA has demanded that additional labour gang which are deployed for activities other than stevedoring should not be considered as a stevedoring expense. The MBPT has also admitted that the actual deployment may be less than 16 member gangs but, statutorily it has to deploy 16 workers. Hence, even if they are idle or working for other than stevedoring operation the direct wage plus piece rate payable to them has to be considered as overhead. The reply clearly indicates that there will be no change in the total cost of the service. If the wages for the extra workers are not counted as direct cost, it will figure in indirect cost. In any case, the proposal of MBPT is not fully for a cost based tariff fixation; and, there is a revenue deficit to the port at the proposed rates. Viewed from this perspective, the objection of MANSA in this regard is not found to be very relevant.
- (xii). The rates proposed are lower than the cost of providing service and also lower in comparison with the per tonne cost to the users in the earlier system for most of the cargo items. For a few items like mixed general cargo and project cargo/machinery in import category and general cargo, dry bulk in export category and for container handling, the proposed rates are higher than the cost of providing service. The MBPT has reviewed the earlier proposed stevedoring rates for these items and have proposed to reduce the existing interim rates by a maximum of 10% for project cargo/machinery, container stuffing, container handled by ship crane and by port crane. For the remaining four items, it has suggested to consider the cost of rendering the service. Even after the proposed 10% reduction in the rates, the resultant rates will be more than cost of providing the service in case of few items. It is relevant to mention here that the cost considered here are only direct cost and not the total cost. Further, in most of the cases, the proposed rates are lower than the (direct) cost of service, which means they are also to be met by 'cross-subsidisation'. Bearing in mind the fact that fixing rates with reference to total costs will exorbitantly hike the rates and faced with a handicap of non availability of reliable documents from users to verify the market rates, this Authority is inclined to approve the modified rates proposed by the MBPT.
- (xiii). The MANSA has pointed out that earlier a separate tariff category for wood pulp existed which should be restored. The MBPT has agreed to prescribe a separate rate in view of high volume of this cargo. The cost of providing service to wood pulp as indicated by the port is Rs.72.28 per tonne. This Authority, therefore, approves the stevedoring rate for wood pulp at Rs.72.00 per tonne at the level of cost of providing service for this cargo.
- (xiv). While SCI has pleaded that supply of forklift for on board work should be included in the stevedoring rate, the MANSA has demanded that gear cost should be delinked from stevedoring rates. The demand of MANSA appears to be reasonable since the MBPT itself hires such gears and provide them for operations. In this backdrop, it is found logical to retain the rebate earlier approved as the ceiling rates for supply of gears by the MBPT. As earlier, the vessel agents will have the option to bring in their own gears.

- (xv). The MBPT has furnished the revised rates without considering the annual price escalation factor. It has separately furnished a statement duly incorporating a 7% p.a. escalation. It is noteworthy that this Authority generally allows an escalation factor of 6% on costs in the second year. While there will be a cost escalation due to inflation, it has to be recognised that improved productivity will bring down cost; and, the MBPT has indicated about improvement in productivity after its taking over of stevedoring operation. That being so, an escalation factor of 5% for the second year is found to be sufficient. In other words, the rates approved now will be automatically enhanced by 5% in the second year.
- (xvi). As has been mentioned earlier, the (originally) proposed rates have been implemented on an adhoc basis since Nov 2002. These rates are still continuing. The existing (interim) rates are allowed to continue till 30 September 2003. The revised rates approved now will be effective from 1 October 2003 and remain valid for two years thereafter. In the second year i.e., from 1 October 2004, the revised rates will automatically be enhanced by 5%. Further, in line with the policy direction given by the Government, the rates approved now will act as ceiling level only. If the MBPT wants to operate at a lower level on commercial considerations, it can do so. Likewise, the rebates approved will only be floor levels.

14. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The rates approved for stevedoring services provided by MBPT vide earlier Order No. TAMP/Q/2002-MBPT dated 29 October 2002 shall continue to be in force till 30 September 2003.
- (ii). The relevant Scale of Rates of MBPT is amended as given in Annex. This amendment shall come into effect from 1 October 2003 and remain valid for 2 years thereafter.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/I43/03-Exty.]

### **Annex**

The existing Schedule in Sub-section (C) below Sub-section (B) of Section-IV, Composite Berth Hire Charges in the Scale of Rates charged at the Docks of the Mumbai Port Trust is substituted by the following:

(C). **CHARGES FOR PROVIDING ON BOARD STEVEDORING SERVICES PAYABLE BY THE INDENTORS / VESSEL AGENTS / VESSEL OWNERS / CONTAINER OPERATORS**

SR. NO.	Commodity / Activity	Basis of Charge	Stevedoring rate (with out gear) (in Rs.)	Ceiling Rate for supply of gear by the port (in Rs.)
	<b>IMPORT</b>			
1.	Steel Coil	Per tonne	42.00	13.00
2.	Steel Plates, Pipes and Angles	Per tonne	52.00	13.00
3.	Other steel products	Per tonne	47.00	13.00

1	2	3	4	5
4.	Bagged Cargo	Per tonne	97.00	13.00
5.	Wooden Logs	Per tonne	97.00	13.00
6.	Mixed General Cargo	Per tonne	107.00	13.00
7.	Dry Bulk (Fertiliser, Fertiliser raw materials, clay, borax & other dry bulk materials, except scrap)	Per tonne	86.00	22.00
8.	Machinery/ Project Cargo	Per tonne	132.00	13.00
9.	Vehicle (a). For RoRo operation (b). For LoLo operation	Per vehicle Per operation - do -	35.00 250.00	- -
10.	Wood Pulp	Per tonne	72.00	13.00
	<b>EXPORT</b>			
11.	Steel Coil	Per tonne	52.00	13.00
12.	Steel Plates, Pipes and Angles	Per tonne	72.00	13.00
13.	Other steel products	Per tonne	47.00	13.00
14.	Bagged Cargo	Per tonne	77.00	13.00
15.	General Cargo	Per tonne	112.50	13.00
16.	Oil cake in Bulk (trimming & bleeding of bags on Board)	Per tonne	120.00	10.00
17.	Dry Bulk	Per tonne	78.00	22.00
	<b>Container</b>			
18.	Stuffing	Per TEU	2506.50	15.00 per box
19.	Destuffing	Per TEU	1543.00	15.00 per box
20.	On-board stevedoring using Ship's crane	Per Box	580.50	55.00
21.	On-board stevedoring using Port Gantry crane	Per Box	360.00	-

**Notes:**

- (i). A vessel agent may bring his own gear for loading/unloading, stuffing and de-stuffing operations. In case the port supplies gear for loading/unloading, stuffing and de-stuffing operations, then the rate as prescribed in column number (5) shall be leviable as a ceiling rate.
- (ii). Lashing and unlashng containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel Agents. For lashing and unlashng work done by the vessel agent a rebate of Rs.30/- per box will be granted on all the boxes loaded/discharged.
- (iii). Lashing of export steel cargo, especially steel pipes, is the responsibility of the shipping agents. The rates at Sr. Nos.11,12 and 13 do not include lashing charges and no rebate is, therefore, allowed for lashing.

- (iv). Charges for supply of labour for the work of loading and filling of food grains and pulses will be Rs. 107/- per tonne.
- (v). (a). The rate prescribed in the schedule given above will be valid for one year w.e.f. 1 October 2003 to 30 September 2004.
- (b). An escalation factor of 5% will be applied on the stevedoring rates prescribed in the schedule given above w.e.f. 1 October 2004 and these rates will remain valid till 30 September 2005.
- (vi). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- .....